



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 51]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 5, 2000/वैशाख 15, 1922

No. 51]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 5, 2000/VAISAKHA 15, 1922

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 5 मई, 2000

सं. टीएएमपी/89/99-सीओपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा भूतलक्षी प्रभाव से कोचीन पत्तन पर तटीय कन्टेनरों के लिए पृथक प्रशुल्क ढांचे की मांग करते हुए प्रस्तुत किए गए अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी / 89 / 99—सीओपीटी

मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

कोचीन पत्तन न्यास

बनाम

प्रतिवादी

आदेश

(अप्रैल, 2000 के 10वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड से भूतलक्षी प्रभाव से कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) में तटीय कन्टेनरों के लिए पृथक प्रशुल्क ढांचे का अनुरोध करते हुए प्राप्त अभ्यावेदन से संबंधित है।

2. अपने अभ्यावेदन में मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड ने निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं:-
- (i) वे देश में तटीय कन्टेनरों की ढुलाई में पथप्रदर्शक हैं और उन्होंने मई, 1998 में अपना प्रचालन प्रारंभ किया। वे बहु-मॉडल प्रचालन के भाग के रूप में विशेषतः कन्टेनरों में गुजरात में पिपावाव से कोचीन तक कार्गो ला रहे हैं।
 - (ii) प्रशुल्क ढांचे के संबंध में सीओपीटी के कतिपय मनमाने निर्णय के कारण प्रचालन ठप्प हो गया है।
 - (iii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने विदेशी पोतों और तटीय पोतों के पृथक्करण सहित दरों पर लगाभग 35 प्रतिशत से 40 प्रतिशत की भिन्नता के साथ विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क अधिसूचित किया है।
 - (iv) वे विशेष रूप से सीओपीटी के माध्यम से तटीय ढुलाई सेवा करते हैं और अन्य देशों को कन्टेनरों का बिल्कुल विपथन नहीं होता है। आज तक उन्होंने 15,000 से अधिक टीईयू संचालित किया है, जो पूर्णतः शुल्क अदा किए गए घरेलू कन्टेनर थे।
 - (v) सीओपीटी ने अमरीकी डालर में विदेशी कन्टेनरों पर यथा लागू प्रशुल्क लगाया है, क्योंकि तटीय कन्टेनरों के लिए कोई विशिष्ट दरें निर्धारित नहीं हैं।
 - (vi) उन्हें कोचीन पत्तन में कन्टेनरों के भंडारण/ढेर में रखने के लिए पृथक स्थान दिया गया है। तथापि, उन्हें घरेलू ब्रेक बल्क कार्गो, जहां प्रयुक्त अथवा आरक्षित स्थान के लिए प्रभार नियत है, के मामले के समान भूमि किराया प्रभार अदा करने की अनुमति नहीं दी गई है। इसमें केवल एक अंतर यह है कि वे कन्टेनरों के माध्यम से कार्गो लाते, भंडार करते और ढुलाई करते हैं। अन्यथा, वही कार्गो खुली दशा में भंडार किए गए और ढुलाई किए गए ब्रेक बल्क कार्गो के रूप में आया होता।
 - (vii) परियोजना अत्यधिक अव्यवहार्य हो गई है और वे अपने कार्यकलापों में कटौती करने के लिए बाध्य हो गए हैं। उन्होंने इस मामले पर भूतल परिवहन मंत्रालय को भी अभ्यावेदन दिया है।

3. भूतल परिवहन मंत्रालय ने भी इस प्राधिकरण से अगर मौजूदा दरों के मान में उपलब्ध नहीं है, तटीय कन्टेनरों के लिए प्रशुल्क ढांचा अधिसूचित करने की व्यवहार्यता की जांच करने और यह भी जांच करने कि क्या तटीय कन्टेनरों के लिए किसी प्रशुल्क ढांचे के अभाव में तटीय नौवहन प्रतिकूल रूप से प्रभावित होगा, का अनुरोध किया है।

4. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुपालन की जाने वाली कार्यविधि के अनुसार मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड का अभ्यावेदन कोचीन पत्तन न्यास, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (प्रमुख कन्टेनर पत्तन के रूप में) और विभिन्न प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को भी उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

कोचीन स्टीमर एजेंट संघ

- (i) तटीय यातायात के संवर्धन की दृष्टि से ही भारत सरकार ने पत्तन और अन्य संबद्ध प्रभारों के संबंध में तटीय पोतों के लिए रियायती दरें स्वीकृत की थीं।
- (ii) यह केवल तर्कसम्मत है कि इस रियायत को तटीय कन्टेनर यातायात के लिए भी प्रदान किया जाए जिससे ऐसे यातायात को गति प्राप्त हो।

- (iii) हम मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दिए गए अस्यावेदन का पुरजोर समर्थन करते हैं। उन्होंने चेतावनी दी है कि तटीय यातायात के रूप में अपने प्रथम चरण पर संचलित और तब परवर्ती चरण पर समुद्रपारीय गंतव्य स्थल के लिए अपना मार्ग प्राप्त करने वाले कन्टेनरों को ऐसी कोई रियायत नहीं दी गई है।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ

- (i) पर्यावरणीय अनुकूल होने के अतिरिक्त तटीय नौवहन परिवहन का अत्यधिक सस्ता तरीका है, क्योंकि कोई भी रेल की पटरी अथवा सड़कें बिछानी और अनुरक्षित नहीं करनी होती। गलत सूचना सहित विभिन्न कारणों से रेल अथवा सड़क को दी गई प्राथमिकता ने तटीय नौवहन को कम विकसित और मरणासन्न कर दिया है। इसके परिणामस्वरूप, देश के चारों ओर प्रदान किए गए प्राकृतिक समुद्री मार्ग अप्रयुक्त/अदोहित रह जाते हैं।
- (ii) तटीय कार्गो कम मूल्य वाले और कम माल-भाड़े वाले होते हैं, इसलिए उच्च पत्तन प्रशुल्क और पत्तन देयताओं, माल-उतारने-चढ़ाने, ट्रक पर लादने-उतारने की लागत आदि का वहन नहीं कर सकते।
- (iii) घरेलू कार्गो/सामग्रियां प्रतिस्पर्धी दर पर एक शहर/नगर में बाजार क्षेत्र से दूसरे शहर/नगर के बाजार क्षेत्र तक मुक्त रूप से संचलित होते हैं, जबकि पत्तनों के माध्यम से संचलित होने वाले तटीय कार्गो को अंतर्राष्ट्रीय जहाजों पर लागू किए जा रहे समान उच्च प्रशुल्क का बोझ वहन करना होता है, जिसके परिणामस्वरूप तटीय कार्गो पर बढ़ी हुई फीस, प्रभार/प्रशुल्क लगता है, जिसकी दर यह सड़क/रेल द्वारा संचलित घरेलू कार्गो द्वारा वहन किए जाने वाले की तुलना में वहन नहीं कर सकता। इसका परिणाम यह होता है कि तटीय नौवहन यद्यपि कम खर्चीला तरीका होते हुए भी अत्यधिक खर्चीला हो जाता है।
- (iv) अधिकांश पत्तन तटीय जहाजों के लिए रियायती पत्तन प्रशुल्क (पोत-संबद्ध) प्रदान करते हैं।
- (v) सिद्धांत को दृढ़तापूर्वक सभी पत्तनों और सभी प्रशुल्कों/फीस/प्रभारों/देय राशियों के लिए विदेशगामी जहाजों से 50 प्रतिशत कम होना निर्धारित करने और रुपए में दर्शाए जाने की आवश्यकता है। इसी प्रकार, कन्टेनर प्रहस्तन/टर्मिनल प्रभारों को विदेशी कन्टेनरों के लिए प्रभारों से कम 50 प्रतिशत तक घटाया जाए। इसे केंद्रीय पत्तनों के लिए तटीय कार्गो भरण करने वाले पोतों पर समान रूप से लागू होना चाहिए। ऐसा उपाय विदेशी पत्तनों के सभी पत्तनों से होकर कन्टेनरों का संचलन हतोत्साहित करेगा जिससे विदेशी मुद्रा का व्यय रुकेगा।

भारतीय नौवहन निगम

- (i) हम मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत अस्यावेदन से सहमत हैं। सभी महापत्तनों की तटीय जहाजों और कन्टेनरों में तटीय कार्गो तथा साथ ही ब्रेक बल्क के लिए प्रशुल्क दर पर साझा नीति होगी। तटीय प्रशुल्क विदेशी पोतों के लिए नियत प्रशुल्क का लगभग 40 से 50 प्रतिशत और भारतीय रुपए में मूल्यवर्तित होगा।
- (ii) कन्टेनरों के लिए तटीय प्रशुल्क उन कन्टेनरों, जिनमें निर्यात/आयात कार्गो है और जिन्हें विदेशी पत्तनों तक/से और विलोमतः आयातों के लिए ढुलाई हेतु मेनलाइन पोत संयोजनों के लिए दूसरे भारतीय पत्तन पर यानान्तरित किया जा रहा है, के लिए भी लागू होगा। ऐसे कन्टेनरों पर लागू तटीय प्रशुल्क के संघटक निम्न होंगे :-
- (क) कंटेनर यार्ड से जहाज के हुक और विलोमतः ढुलाई के लिए, और

- (x) जहाज पर कुली कार्य के लिए ।
- (iii) यह विदेशी पत्तनों जैसे कोलम्बो, सिंगापुर, दुबई आदि में भारतीय व्यापार को यानान्तरित करने की बजाय भारतीय केंद्रीय पत्तनों के माध्यम से कन्टेनरों को ले जाने और यानान्तरण के लिए पत्तन पर भरण प्रचालकों को आने के लिए एक प्रोत्साहन देगा । विदेशी मुद्रा के व्यय को भी बचाया जा सकता है ।

कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन

- (i) कन्टेनर सेवाओं के लिए भारत के अपने केंद्रीय पत्तन के विकास को प्रोत्साहित करने के लिए सीएसएलए का विचार है कि मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के समान सेवाओं को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए । भारतीय झंडे अथवा विदेशी झंडे वाले पोतों द्वारा प्रदान की गई पर्याप्त टटीय सेवाओं के अभाव में यानान्तरण केंद्रीय पत्तनों को विकसित करने की पहल से कुछ नहीं होगा ।
- (ii) भारत सरकार ने टटीय नौवहन सुविधाजनक बनाने के लिए अफजलपुरकर समिति की सिफारिशें स्वीकार कर ली हैं, जिनकी सिफारिशों का आगे उच्चशक्ति प्राप्त पिंटो समिति और राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड द्वारा भी समर्थन किया गया है ।
- (iii) मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड ने कन्टेनरयुक्त कार्गो के टटीय आवागमन में पथप्रदर्शन किया है और भारतीय पत्तनों के बीच काफी मात्रा में माल की ढुलाई की है । इस व्यापार को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए न कि दंडित किया जाए ।
- (iv) टटीय कन्टेनरों के लिए अमरीकी डालरों में भूमि किराया प्रभारित करने का तर्क अस्पष्ट है । ऐसे प्रभारों को भारतीय रूपए में मूल्यवर्गित किया जाना चाहिए जैसा कि ब्रेक ब्ल्क कार्गो के लिए विलम्ब शुल्क/भंडार प्रभारों के मामले में किया जाता है ।

मर्सेक इंडिया लिमिटेड

मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड के तर्क पर सीएसएलए द्वारा दिए गए आधार पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जा सकता है ।

भारतीय उद्योग परिसंघ

- (i) सभी बड़े पत्तनों में विदेशी पोतों और टटीय पोतों के लिए विभेदक दर पर केवल पोत-संबद्ध प्रभार लगाया जाता है । भूमि किराया सहित कन्टेनर प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में यह अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित परंतु भारतीय रूपए में सग्रहित किए जाते हैं और प्रशुल्क ढांचे में विदेशी कन्टेनर अथवा टटीय कन्टेनर का विभेद नहीं किया जाता है । इसलिए, पार्टी की यह धारणा कि उनके कन्टेनर को ढेर में रखने के लिए लागू भूमि किराया विदेशी कन्टेनरों के समान दरों पर प्रभारित किया गया था, सही नहीं हो सकती ।
- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 'टटीय' और 'विदेशगामी' के रूप में पोतों के वर्गीकरण पर आदेश जारी किया है । तथापि, कन्टेनरों को 'टटीय' और 'विदेशगामी' में वर्गीकृत करने पर ऐसा कोई आदेश जारी नहीं किया गया है । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण यह निर्णय कर सकता है कि क्या कन्टेनर संबद्ध प्रभारों को भी इन दो श्रेणियों के लिए अलग से अधिसूचित किया जाएगा या नहीं ।

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

- (i) मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दिया गया अस्यावेदन विशेषकर सीओपीटी से संबंधित मामले पर है और हम इस पर टिप्पणी करने के लिए पर्याप्त बातें नहीं पाते ।
- (ii) जहां तक जवाहरलाल नेहरू पत्तन का संबंध है, कन्टेनरों के तटीय संचलन का उददेश्य मुख्यतः यानान्तरण के लिए है और अब तक घरेलू खपत के लिए नहीं ।
- (iii) यानान्तरण के लिए कन्टेनर रियायती प्रशुल्क का लाभ पहले से ही ले रहे हैं, जो या तो आयात अथवा निर्यात के प्रचालन के प्रथम चरण के लिए प्रहस्तन प्रभार होते हैं ।
- (iv) यानान्तरण कन्टेनरों को निर्यात कन्टेनरों के लिए 7 दिनों और आयात कन्टेनरों के लिए 3 दिनों की तुलना में 30 दिनों की मुक्त अवधि दी जाती है ।
- (v) तटीय सेवाओं में संलग्न पोत बर्थ किराया प्रभार पायलिटिज और पत्तन बकाया के संबंध में रियायती दर का लाभ पहले ही उठा रहे हैं ।

कोचीन पत्तन न्यास

- (i) मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड, कोचीन अप्रैल, 1998 से पिपावाव से कोचीन तक तटीय कन्टेनर लाता रहा था । उन्होंने कन्टेनरों के भूमि किराए और पोत संबद्ध प्रभारों के लिए कोचीन पत्तन न्यास को 19,55,029 रुपए के भुगतान में छूक की थी ।
- (ii) सीओपीटी के प्रशुल्क ढांचे के अनुसार कंपनी से कम दरों पर पोत—संबद्ध प्रभार लिया जाता है । तटीय नौवहन के संवर्धन के लिए यथासंकलित यह रियायत विधिवत इस कंपनी को भी दी गई है ।
- (iii) कंपनी ने अपना तटीय प्रचालन प्रारंभ करने के 8 महीने बाद दिनांक 13 नवम्बर, 1998 को यह अनुरोध करते हुए अस्यावेदन प्रस्तुत किया कि पत्तन को उनके कन्टेनरों पर भूमि किराया प्रभारित नहीं करना चाहिए और इसकी बजाय भंडारण क्षेत्र के लिए केवल पट्टा किराया प्रभारित करना चाहिए । इसे स्वीकार नहीं किया जा सका क्योंकि पत्तन के दरों के मान में ऐसा कोई प्रावधान नहीं किया गया था । घाट परिसर के भीतर रखे गए कन्टेनरों पर विलम्ब शुल्क प्रभार/भूमि किराया सभी पत्तनों में प्रभारित किया जाता है और इसलिए मैसर्स अमरोक शिपिंग के लिए कोई विशेष व्यवस्था नहीं की जा सकी ।
- (iv) तटीय पोत केवल पत्तन बकाया, पायलिटिज आदि जैसे पोत—संबद्ध प्रभारों के संबंध में रियायत प्राप्त करते हैं, जबकि कार्गो पर घाटशुल्क के मामले में भंडारण प्रभार, उपस्कर किराया प्रभार आदि, तटीय और विदेशी पोतों के लिए दरें समान हैं । तथापि, कन्टेनरों पर घाटशुल्क सामान्य कार्गो से कम है ।

5. इस मामले में सीओपीटी में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड

- (i) हमारी सेवा एक नवीन पहल है ।
- (ii) हम कार्गो—संबद्ध प्रभारों में भी रियायत चाहते हैं ।

- (iii) अब प्रशुल्क ढांचे में भी कमी है। इस कमी को दूर करना चाहिए।
- (iv) हमारे प्रचालन में विदेशी मुद्रा का कोई संघटक नहीं है।
- (v) हमारे मामले में यानान्तरण कन्टेनरों के साथ अमित नहीं हो। हमारा मामला 'घरेलू बाजार' के लिए 'घरेलू कन्टेनरों' में 'घरेलू कार्गों' का है।
- (vi) सीओपीटी के वर्ष 1989 के दरों के मान में यह सुविधा कार्गो—संबद्ध प्रभार की मद के लिए भी उपलब्ध थी।
- (vii) हमारे कन्टेनर तटीय कन्टेनर हैं, जिन्हें अलग रखे जाने की अपेक्षा होती है। इसमें सीमाशुल्क की औपचारिकताएं शामिल नहीं हैं।
- (viii) हम केवल 'रूपया मूल्यवर्ग' की बात नहीं कर रहे हैं। हम प्रशुल्कों में निश्चित रियायत चाहते हैं। वर्ष 1989 के दरों के मान को जनवरी, 1999 में संशोधित किया गया था और रियायतें समाप्त कर दी गई थीं। हम नहीं जानते कि ऐसा क्यों हुआ।
- (ix) वाणिज्य नौकरी अधिनियम के अनुसार केवल 'तटीय पोत' ही तटीय कार्गो ले जा सकते हैं। इसलिए, अपनी कार्रवाई का समर्थन करने के लिए कॉलम शीर्षक प्रदर्शित किया गया।
- (x) दरों के मान में संगत टिप्पणी 'पोतवणिकों अथवा आयातकों' द्वारा भुगतान का हवाला देती है न कि पोतों द्वारा। इसलिए संदर्भ, स्पष्टतया कार्गो—संबद्ध प्रभारों से है।
- (xi) इस मामले में विवादित अवधि मार्च, 1998 से मार्च, 1999 की है। सीओपीटी जनवरी, 1999 के दरों के संशोधित मान का लाभ नहीं ले सकता।
- (xii) दरों के मान में विशेषकर कन्टेनरों से संबंधित कई मद्दे विहित हैं। कुछ डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, जिन्हें तटीय पोतों पर लागू नहीं किया जा सकता।
- (xiii) विलम्ब शुल्क की परिमाण 'सभी कार्गों' को शामिल करती है। सभी प्रकार से उस विलम्ब शुल्क को लागू करें। भूमि किराया प्रभारित नहीं करें।

कोशीन पत्तन न्यास

- (i) "विदेशी कार्गो" और "तटीय कार्गो" के बीच कोई भेद नहीं है। यह भेद केवल 'विदेशी' और 'तटीय' पोतों तक सीमित है। इसलिए, मैसर्स अमरोक शिपिंग किसी राहत का हकदार नहीं है।
- (ii) वर्ष 1989 के दरों के मान में तटीय कार्गो के लिए प्रशुल्क मिन्न नहीं है। 'तटीय कन्टेनर' की कोई परिमाण नहीं है। कॉलम शीर्षक 'तटीय पोत' और 'विदेशी पोत' हैं।
- (iii) यहां तक कि अगर ऐसा अंतर है तो पत्तन न्यास की नीति परिवर्तित होती रहती है। संभवतः, सीओपीटी के दृष्टिकोण/नीति में परिवर्तन हो गया है।
- (iv) अगर 'तटीय' कार्गो के लिए कोई रियायत होनी है तो केवल कन्टेनर के लिए ही क्यों? इसे सभी कार्गो के लिए होना चाहिए।
- (v) भूतलक्षी प्रभाव से कोई संशोधन नहीं हो सकता। अगर कुछ भी हो यह परवर्ती काल से हो सकता है।
- (vi) वर्ष 1989 के दरों के मान में, तटीय कार्गो—संबद्ध प्रभारों के लिए कोई रियायत नहीं थी। यह भेद केवल पोत—संबद्ध प्रभारों और कार्गो—संबद्ध प्रभारों के बीच था।

- (vii) कुछ विसंगतिपूर्ण प्रविष्टियां थीं, जो कोई निश्चित नीति प्रदर्शित नहीं करतीं ।
- (viii) 'तटीय कार्गों को रियायत' देने पर विचार किए जाने पर कई संवेद्धा और विचार-विमर्श की आवश्यकता होगी । इसे इस मामले के भाग के रूप में निपटाया नहीं जा सकता ।

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

'यानान्तरण' प्रचालन 'तटीय' प्रचालन से भिन्न है ।

भारतीय नौवहन निगम

- (i) तटीय यातायात का संवर्धन करना सरकार की नीति है । हाल ही में पुनः सरकार ने तटीय पोतों के लिए प्राथमिकता बर्धिंग का आदेश दिया है ।
- (ii) रियायत सभी पत्तनों पर लागू करें ।
- (iii) तटीय यातायात राष्ट्रीय लाइनों के साथ रहना चाहिए – विदेशी लाइनों को तटीय कार्गों लाने-ले जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी ।

दि कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन

- (i) तटीय यातायात का संवर्धन करें । यह सड़क/रेल संकुलता को कम करेगा । यह 'केंद्रीय' पत्तनों के विकास का संवर्धन करेगा ।
- (ii) कन्टेनरों का आवागमन बल्कि कार्गों से भिन्न और अलग है । चाहे 'तटीय' अथवा 'विदेशी' कन्टेनर हो, उनका संवर्धन किया जाना चाहिए । कन्टेनरों के लिए रियायत पर विचार करें ।
- (iii) 'तटीय' आदि की परिभाषा करते हुए कम से कम 5 वर्ष आगे देखें ।
- (iv) तटीय यातायात के संवर्धन के लिए उसे रियायत दें । परंतु 'राष्ट्रीय', 'विदेशी झंडे' आदि के बारे में समय बर्बाद नहीं करें ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ

- (i) विस्तृत परिभाषाओं के बारे में क्यों चिंता की जाए ? सरकार की नीति केवल पोत-संबद्ध प्रभारों को रियायत देने की है । अगर कार्गो-संबद्ध प्रभारों को रियायत दी जानी है, तो इसे सभी कन्टेनरों को दें । सड़क/रेल संकुलता को कम करना होगा ।
- (ii) बहु-मॉडल ढुलाई पर नई नीति और एक नई कन्टेनर नीति हो ।

कोचीन स्टीमर एजेंट संघ

वर्ष 1989 में तटीय कार्गों के लिए रियायती प्रशुल्क दिया गया था । इसे हटा दिया गया है । अमरोक शिपिंग जैसे मामलों में सहायता करने के लिए उसे पुनः बहाल करें ।

6. संयुक्त सुनवाई के दौरान, सीओपीटी को डॉलर मूल्यवर्ग के लिए कार्गो संबद्ध प्रभारों हेतु वर्ष 1989 के दरों के मान में दी गई सुविधा को बनाए रखने के लिए तर्क देते हुए 1999 के संशोधन के समय स्टीमर एजेंट संघ के माध्यम से भेजे गए मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड के आवेदन पर की गई कार्रवाई के बारे में एक टिप्पणी देने का निर्देश दिया गया था ।

7. अपने उत्तर में सीओपीटी ने निम्नलिखित अनुरोध किया गया है :-

- (i) दिनांक 30 दिसम्बर, 1998 से संशोधित दरों के मान को अनुमोदित करने के पूर्व महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने सीओपीटी और विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ संयुक्त सुनवाई की ।

पत्तन न्यास ने तटीय कन्टेनर के लिए रियायती भूमि किराया और प्रहस्तन प्रभारों का कोई प्रस्ताव नहीं दिया, क्योंकि संशोधन—पूर्व दरों के मान में कोई रियायत प्रदान नहीं की गई थीं और भारत में किसी भी बड़े पत्तन में भी ऐसी रियायत अनुमत्य नहीं थी। पत्तन प्रयोक्ता, जो संयुक्त सुनवाई में उपस्थित थे, ने भी इस मामले को नहीं उठाया। 'तटीय कन्टेनर' शब्द का प्रयोग तटीय पोतों के माध्यम से लदान किए गए कन्टेनरों के लिए किया जाता है।

- (ii) मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड ने अपना तटीय प्रचालन प्रारंभ करने के आठ महीने बाद 30 नवम्बर, 98 को पत्तन न्यास से तटीय कार्गो पर भूमि किराए की कम दर निर्धारित करने का अनुरोध करते हुए अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था, जिसकी जांच की गई और पार्टी को सूचित किया गया कि उनके तटीय कन्टेनरों के लिए कम दर प्रदान करने का कोई औचित्य नहीं था।
- (iii) मई, 1999 से आगे मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड ने प्रभारों के अपने भुगतान में चूक करना प्रारंभ किया। उनकी तरफ 1955 लाख रुपए का बकाया था और यहां तक कि अनुस्मारकों के बाद भी वे राशि प्रेषण करने में विफल रहे। इसलिए, सीओपीटी ने उन्हें सेवा प्रदान करना बंद कर दिया।
- (iv) मैसर्स अमरोक शिपिंग ने पुनः यह बल देते हुए अगस्त, 1999 में अभ्यावेदन किया कि गैन्ट्री प्रभार, स्थानान्तरण क्रेन प्रभार, कन्टेनरों की ढुलाई आदि के रियायती प्रभार और कन्टेनरों द्वारा कब्जा किए गए स्थान पर पट्टा किराया लगाने पर तथा इन सभी रियायतों को भूतलक्षी प्रभाव से लागू करने पर विचार किया जाना चाहिए। मैसर्स अमरोक शिपिंग ने भूतल परिवहन मंत्रालय में भी अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था, जिस पर सीओपीटी ने अपना दृष्टिकोण मंत्रालय को स्पष्ट कर दिया।

8. सीओपीटी ने यह उल्लेख किया है कि मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड के तर्क पर उनका दृष्टिकोण स्थिर रूप से निम्नानुसारं रहा है :

- (i) प्रशुल्क दरें प्रदान की गई सेवाओं से जुड़ी हैं। कब्जा किए गए स्थान और प्रहस्तन प्रचालन तटीय तथा साथ ही विदेशी कन्टेनरों के लिए एक ही हैं। इसलिए, कोई रियायत नहीं दी जाएगी।
- (ii) तटीय यातायात/पोतों को प्रोत्साहन देने की सरकार की नीति के अनुसार तटीय पोतों पर पोत—संबद्ध प्रभारों पर रियायत प्रदान की जा चुकी है।
- (iii) कन्टेनरों को ढेर में रखने के लिए कन्टेनर टर्मिनल में स्थान को पट्टे पर देने का कोई प्राक्घान नहीं है और मौजूदा दरों के मान के अनुसार पत्तन न्यास कन्टेनरों पर इस बात पर ध्यान दिए बिना कि वे तटीय अथवा विदेशी हैं, सही रूप से भूमि किराया प्रभार संग्रहित कर रहा है।
- (iv) मैसर्स अमरोक शिपिंग को वर्ष 1998 और 1999 के दौरान प्रदान की गई सेवाओं पर की गई बिलिंग उस समय मौजूद दरों के मान में प्रदान की गई दरों के अनुसार थी। भूमि किराए के संबंध में अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित केवल एक दर है, जिसे मैसर्स अमरोक शिपिंग

प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रहस्तन किए गए कन्टेनरों के मामले में लागू किया गया था । इस समय तटीय कन्टेनरों के मामले में भूमि किराए के लिए कोई रियायती दर नहीं है ।

इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति सामने आती है :

- (i) अनुरोध भूतलक्षी प्रभाव से राहत प्रदान करने के लिए है । उसके लिए कोई औचित्य प्रतीत नहीं होता ।
- (ii) तर्क यह है कि दरों के मान (इसके दिसम्बर, 1998 में संशोधन होने तक) में तटीय कन्टेनरों को रियायत का प्रावधान था । जहां यह एक वास्तविकता है कि ऐसा प्रावधान था, वहीं इसकी व्याख्या के बारे में आवेदक और सीओपीटी के बीच असहमति है । दूसरे शब्दों में वस्तुत विवाद मुख्यतः ‘बिलिंग’ के बारे में हैं, जिसे पार्टियों के बीच निपटाया जाना चाहिए ।
- (iii) आवेदक ने शिकायत की है कि उक्त प्रावधान (रियायतों के लिए) उसकी याचिका को नहीं मानते हुए अनुचित रूप से हटा दिया गया था । यहां यह मानना संगत है कि उक्त प्रावधान दिसम्बर, 1998 में दरों के सामान्य संशोधन के समय हटा दिया गया था । सीओपीटी के पास तब उसे हटाने का प्रस्ताव करते हुए तीन विचार थे :

 - (क) सरकार की नीति तटीय यातायात के संवर्धन के लिए पोत-संबद्ध प्रभारों में रियायत देने तक सीमित है । कार्गो-संबद्ध प्रभारों में रियायत देने की कोई नीति नहीं थी ।
 - (ख) कोई अन्य बड़ा पत्तन तटीय यातायात के लिए कार्गो-संबद्ध प्रभारों में कोई रियायत नहीं दे रहा था ।
 - (ग) प्रावधान समाप्त करना सीओपीटी के वित्तीय हित में होगा ।

आवेदक की याचिका को नहीं मानने के बारे में शिकायत के संबंध में यह उल्लेखनीय है कि इसे किसी के द्वारा पहले के मामले में प्राधिकरण द्वारा स्थापित संयुक्त सुनवाई के समय नहीं लाया गया था । सीओपीटी ने इसे अस्वीकार कर दिया था और संबंधित एसोसिएशन ने भी इस मुददे को नहीं उठाया । इसलिए, उचित रूप से आरोप नहीं लगाया जा सकता कि इस प्राधिकरण द्वारा याचिका को नहीं माना गया था ।

- (iv) तटीय कार्गो के लिए रियायत लागू करने की जबरदस्त मांग है । सीओपीटी ने स्वयं इस मांग के मूल तर्क पर प्रश्न नहीं उठाया है । दिलचस्प रूप से मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से संबंधित अन्य मामले में भी यह मुददा सामने आया है और एमबीपीटी ऐसी रियायतों की मांग के लिए अपने सभी प्रयोक्ताओं में शामिल हो गया है । परंतु, इस मुददे को इस मामले में आवेदक की याचिका से पृथक् देखा जाना होगा और उसे परवर्ती दृष्टिकोण से देखा जाना होगा । दूसरे शब्दों में, अगर नीतिगत पहल के रूप में ऐसी छूट देने का निर्णय भी किया जाता है तो यह आवेदक के लिए वर्ष 1998-99 की अवधि से संबंधित उनके मामले में सहायक नहीं हो सकता ।

परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर प्राधिकरण निम्नानुसार निर्णय करता है :

- (i) मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड द्वारा सीओपीटी में उनके द्वारा प्रहस्तन किए गए कन्टेनरों के संदर्भ में भूतलक्षी प्रभाव से राहत देने के लिए प्रस्तुत किया गया आवेदन अस्वीकृत किया जाता है ।
- (ii) दिसम्बर, 1998 से पूर्व अवधि के लिए दी जाने वाली रियायतों के बारे में मैसर्स अमरोक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड और सीओपीटी के बीच विवाद को उस अवधि के दौरान लागू सीओपीटी के दरों के मान के अनुसार उनके बीच निपटाया जाना चाहिए ।
- (iii) बड़े पत्तनों में तटीय कन्टेनरों के प्रहस्तन में परवर्ती अवधि से रियायत देने के प्रश्न पर प्राधिकरण द्वारा अलग से ब्यौरेवार विचार किया जाएगा ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष
[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 5th May, 2000

No. TAMP/89/99-COPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by M/s Amrok Shipping Private Limited seeking a separate tariff structure for coastal containers at the Cochin Port with retrospective effect, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No.TAMP/89/99-COPT**

M/S. Amrok Shipping Private Limited ... **Applicant**

The Cochin Port Trust ... **Respondent**

ORDER

(Passed on this 10th day of April 2000)

This case relates to a representation received from M/s. Amrok Shipping Private Limited requesting for separate tariff structure for coastal containers at the Cochin Port Trust (COPT) with retrospective effect.

2. In their representation, M/s. Amrok Shipping Private Limited have made the following points:

- (i). They are the pioneers in coastal container transportation in the country and started operation in May 1998. They are bringing cargo from Pipavav in Gujarat to Cochin exclusively in containers as part of a multi model operation.
- (ii). Due to certain arbitrary decision of the COPT in respect of the tariff structure the operation has now come to a standstill.
- (iii). The TAMP has notified tariff for various services with segregation of foreign vessels and coastal vessels with a difference of about 35% to 40% on rates.
- (iv). They do exclusively coastal transportation services through the COPT; and, there is absolutely no diversion of containers to other countries. Till date, they have moved more than 15,000 TEUs which were fully duty paid domestic containers.
- (v). The COPT has levied tariff as applicable to foreign containers in US dollar rates as no specific rates are prescribed for coastal containers.
- (vi). They have been assigned separate space for storing/stacking for containers in the Cochin Port. However, they are not allowed to pay ground rent charges as in the case of domestic break bulk cargo where the charge is fixed for the space used or reserved. The only difference is that they bring in, store, and transport cargo through containers. Otherwise, the same cargo would have come in as break bulk, stored and transported in loose condition.

(vii). The project has become highly unviable and they are forced to curtail their activities. They have also represented the matter to the Ministry of Surface Transport (MOST).

3. The MOST has also requested this Authority to examine the feasibility for notifying the tariff structure for coastal containers, if not available in the present Scale of Rates and also examine whether in the absence of any tariff structure for coastal containers, coastal shipping will be adversely affected.

4. In accordance with the procedure followed by the TAMP, the representation of M/s. Amrok Shipping Private Limited was circulated to the Cochin Port Trust, the Jawaharlal Nehru Port Trust (as a major container port) and also among various users / representative bodies of users for their comments. Comments received from them are summarised below:

Cochin Steamer Agents' Association

- (i). It was with a view to promote coastal traffic that the Government of India granted concessional rates for coastal vessels in respect of port and other related charges.
- (ii). It is only logical that this concession to be granted to coastal container traffic as well, in order that such traffic gains momentum.
- (iii). We strongly support the representation made by M/s. Amrok Shipping Private Limited. They have cautioned that containers moving on its first leg as coastal traffic and then at a later stage finding its way to overseas destinations, are not granted any such concession.

Indian National Shipowners' Association

- (i). Coastal Shipping, besides being environment friendly, is the most economical mode of transport as no rail tracks or roads have to be laid and maintained. For various reasons including ill information, priority given for rail or road has left coastal shipping as under developed and on deathbed. As a result, natural sea-lanes provided round the country go unutilised / unharnessed.
- (ii). Coastal cargoes are low priced and low freighted hence cannot bear the high port tariffs and port dues, stevedoring, trucking costs, etc.
- (iii). Domestic cargoes / goods move freely at competitive rate from a market area in one town / city to a market area of another city / town whereas coastal cargoes moving through ports are being made to bear the brunt of same high tariff being applied to international ships resulting in inflated fees, charges / tariffs to coasting cargoes which rate it cannot bear in contrast to those borne by domestic cargo moving by road / rail. The result is that coastal shipping even though being the economical mode is made most expensive.

- (iv). Most of the ports provide concessional port tariffs (vessel-related) for coastal ships.
- (v). The principles needs to be firmly prescribed for all ports and for all tariff / fees / charges / dues to be 50% lower than foreign-going ships and be quoted in Rupees. Similarly container handling / terminal charges be reduced at 50% below charges for foreign containers. This should equally apply to vessels feeding coastal cargoes for hub ports. Such a step will discourage movement of container via adjacent foreign ports thereby arresting outgo of foreign exchange.

The Shipping Corporation of India

- (i). We agree with the representation submitted by M/s. Amrok Shipping Private Limited. All the Major Ports shall have a common policy on tariff rate for coastal ships and coastal cargoes in containers as well as in break bulk. The coastal tariff shall be about 40% to 50% of the tariff set for foreign-going vessels and denominated in Indian Rupees.
- (ii). Coastal tariff for containers shall also be applicable for containers which have Export / Import cargoes and are being transhipped at another Indian Port for mainline vessel connections for transportation to/from foreign ports and vice-versa for Imports. The elements of Coastal Tariff applicable to such containers will be:
 - (a) for transportation from the CY to Ship's Hook and vice-versa; and,
 - (b) for on board stevedoring.
- (iii). This will give an incentive to feeder operators to call at the Port for carrying containers and transhipment through Indian hub ports instead of Indian trade being transhipped at foreign ports viz. Colombo, Singapore, Dubai, etc. The outflow for foreign exchange can also be saved.

The Container Shipping Lines Association

- (i). To encourage the development of India's own hub port for container services, the CSLA is of the view that services such as that offered by M/s. Amrok Shipping Private Limited must be encouraged. In the absence of adequate coastal services provided by Indian flag or foreign flag vessels the initiative to develop transhipment hubs will come to nothing.
- (ii). The Government of India has accepted the recommendations of the Afzalpurkar Committee to facilitate coastal shipping, whose recommendations have been further endorsed by the Pinto

Committee, the Empowered Committee and the National Shipping Board.

- (iii). M/s. Amrok Shipping Private Limited have pioneered the coastal movement of containerised cargo and have moved substantial volumes of traffic between Indian Ports. This business must be encouraged and not penalised.
- (iv). It is unclear as to the logic of charging ground rent for coastal containers in US dollars. Such charges shall be denominated in Indian Rupees as is the case with demurrage / storage charges for break bulk cargo.

MAERSK India Limited

The plea of M/s. Amrok Shipping Private Limited may be viewed by the TAMP sympathetically on the ground as given by the CSLA.

Confederation of Indian Industry

- (i). In all Major Ports, only the vessel related charges are levied the differential rates for foreign-going vessels and coastal vessels. As regards container handling charges including ground rent are denominated in US dollars but collected in Indian Rupees and no differentiation of foreign container or coastal container is made in the tariff structure. Hence the party's perception that the ground rent applied for stacking their containers was charged on rates similar to that of foreign containers may not be correct.
- (ii). TAMP has issued orders on classification of vessels as 'coastal' and 'foreign-going' for tariff purposes. However, no such order has been issued on classifying containers into 'coastal' and 'foreign-going'. TAMP may like to decide on whether containers related charges will also be notified separately for these two categories.

Jawaharlal Nehru Port Trust

- (i). The representation made by M/s. Amrok Shipping Private Limited is on a matter relating to COPT in particular and we do not find enough point to comment on it.
- (ii). As far as JN Port is concerned, coastal movement of containers is mainly intended for transhipment and not for domestic consumption so far.
- (iii). Containers for transhipment are already enjoying the concessional tariff which amounts to the handling charges for one leg of operation either for import or export.

- (iv). Transhipment containers are given free period of 30 days as against 7 days for export containers and 3 days for import containers.
- (v). Vessels engaged in coastal services are already enjoying concessional rates in respect of berth hire charges, pilotage and port dues.

Cochin Port Trust

- (i). M/s. Amrok Shipping Private Limited, Cochin had been bringing Coastal Containers from Pipavav to Cochin from April 1998. They had defaulted payment of Rs.19,55,029/- to Cochin Port Trust towards ground rent of containers and vessel related charges.
- (ii). Lower rates of vessel related charges are levied from the company as per the tariff structure of the COPT. This concession as envisaged for promotion of coastal shipping, has duly been extended to this company also.
- (iii). The company submitted a representation on 13 November 98 i.e. after 8 months of starting their coastal operations requesting that the Port should not charge any ground rent on their containers and, instead, charge only lease rent for the storage area. This could not be agreed to, as the Port's Scale of Rates provided no such provisions. Demurrage charge / ground rent on containers stored within wharf premises is charged in all Ports and, therefore, M/s. Amrok Shipping could not be given any special dispensation.
- (iv). Coastal vessels enjoy concession only in respect of vessel related charges like Port dues, Pilotage, etc., whereas in the case of wharfage on cargo, storage charges, equipment hire charges, etc., the rates for the coastal and foreign vessels are the same. The wharfage on containers is, however, lower than that on general cargo.

5. A joint hearing in this case was held at the COPT. During the course of the joint hearing the following submissions were made:

M/s. Amrok Shipping Private Limited

- (i). Our service is an innovative initiative.
- (ii). We want concessions in cargo related charges also.
- (iii). There is a lacuna in the tariff structure now. This lacuna must be removed.
- (iv). In our operation there is no foreign exchange element at all.

- (v). Do not confuse our case with 'transhipment' containers at all. Ours is a case of 'domestic cargo' in 'domestic containers' for 'domestic markets'.
- (vi). In the 1989 Scale of Rates of the COPT, this facility was available to cargo related charges item also.
- (vii). Our containers are coastal containers which are required to be stored separately. No Customs formalities are involved.
- (viii). We are not talking only of 'rupee denomination'. We want a definite concession in tariffs. The 1989 Scale of Rates was revised in January 1999 and the concession was given up. We do not know why.
- (ix). According to the Merchant Shipping Act only 'coastal vessel' can carry coastal cargo. That is why the column headings cited by the COPT to defend its action.
- (x). The relevant notes, in the Scale of Rates refer to payment by "shippers or importers" and not by vessels. Therefore, the reference clearly is to cargo related charges.
- (xi). The disputed period in this case is March 98 to March 99. The COPT cannot take advantage of the revised Scale of Rates of January 1999.
- (xii). The Scale of Rates contains many items especially relating to containers. Some are denominated in dollar terms, which cannot be applied to coastal vessels.
- (xiii). Definition of demurrage covers "all cargo". By all means apply that de...rge. Do not charge ground rent.

Cochin Port Trust

- (i). There is no distinction between 'foreign cargo' and 'coastal cargo'. The distinction is limited only to 'foreign' and 'coastal' vessels. Therefore, M/s. Amrok Shipping are not entitled to any relief.
- (ii). In the Scale of Rates of 1989, tariffs are not different for coastal cargo. There is no definition of 'coastal container' at all. The column headings are 'coastal vessels' and 'foreign vessels'.
- (iii). Even if there is such a difference, the Port Trust policy keeps changing. May be the COPT approach / policy has changed.
- (iv). If there is to be any concession for 'coastal' cargo, why only for containers? It must be for all cargo.

- (v). There can be no retrospective revision. If at all, it can only be prospective.
- (vi). In the 1989 Scale of Rates, there was no concession for coastal cargo-related charges. The distinction was only between vessel-related charges and cargo-related charges.
- (vii). There were a couple of anomalous entries which did not represent any deliberate policy.
- (viii). A consideration of 'concession to coastal cargo' will call for a lot more of scrutiny and discussions. It cannot be settled as a part of this case.

Jawaharlal Nehru Port Trust

'Transhipment' operation is different from 'coastal' operation.

Shipping Corporation of India

- (i). It is the Government policy to promote coastal traffic. Recently again the Government has ordered priority berthing for coastal vessels.
- (ii). Apply the concession to all the ports.
- (iii). Coastal traffic must remain with national lines - foreign lines shall not be allowed to carry coastal cargo.

The Container Shipping Lines Association

- (i). Promote coastal traffic. It will reduce road / rail congestion. It will promote development of 'hub' ports.
- (ii). Movement of containers is separate and distinctive from bulk cargo. Whether 'coastal' or 'foreign', containers must be promoted. Consider concessions for containers.
- (iii). While defining 'coastal', etc., look ahead at least by 5 years.
- (iv). To promote coastal traffic give concession to it. But do not waste time about 'national', 'foreign flag', etc.

Indian National Shipowners' Association

- (i). Why bother about detailed definitions? Government policy is only for giving concession to vessel related charges. If cargo related charges are to be given concession, give to all containers. Road / rail congestion has to be reduced.

- (ii). Let there be a new policy on Multi Modal Transportation and a new container policy.

Cochin Steamer Agents Association

In 1989 concessional tariff for coastal cargo was given. This has been removed. Reinstate the same to help cases like Amrok Shipping.

6. During the joint hearing, the COPT was directed to give a note about the action taken on M/s. Amrok Shipping Private Ltd's application routed through the Steamer Agents' Association at the time of the 1999 revision, arguing for retention of the facility given in the 1989 Scale of Rates even to cargo-related charges for dollar denomination.

7. In their reply, the COPT has made the following submissions:

- (i). Before approving revised Scale of Rates with effect from 30 December 98, the TAMP held a joint hearing with the COPT and the various port users. The Port Trust did not make any proposal for concessional ground rent and handling charges for the coastal container as there was no concession provided in the pre-revised Scale of Rates and also there was no such concession allowed in any of the Major Port Trust in India. The Port Users who were present in the joint hearing also did not take up this matter. The term "Coastal Containers" is used to mean containers shipped through coastal vessels.
- (ii). M/s. Amrok Shipping Private Limited had submitted a representation on 30 November 98 after eight months of starting their coastal operations, requesting the port trust to fix a lower rate of ground rent on coastal cargo which was examined and the party was informed that there was no justification for providing any lower rate for their coastal containers.
- (iii). From May 1999 onwards, M/s. Amrok Shipping Private limited started defaulting on their payment of charges. There were outstanding dues of about Rs.1955 lakhs and even after reminders they failed to remit the amount. Hence the COPT stopped services to them.
- (iv). M/s. Amrok Shipping again represented in August 99 insisting that concessional charges should be considered on gantry charges, transfer crane charge, transportation of containers, etc., and levy of lease rent on the space occupied by the containers and also to apply all these concessions with retrospective effect. M/s. Amrok Shipping had also submitted a representation in the MoST on which the COPT explained their stand to the Ministry.

8. The COPT has summarised that their stand towards the pleas of M/s. Amrok Shipping Private Limited has been constantly as follows:

- (i). The tariff rates are linked to the services rendered. Space occupied and handling operations are same for coastal as well as foreign containers. As such, no concession will be given.
- (ii). As per the Government policy to encourage the coastal traffic / vessels, the concession on vessel related charges on coastal vessels have already been extended.
- (iii). There is no provision for leasing out space in the container terminal for stacking the containers and as per the existing Scale of Rates, the Port Trust is rightfully collecting the ground rent charges on the containers irrespective of they being coastal or foreign.
- (iv). The billing done on the services rendered to M/s. Amrok Shipping during 1998 and 1999 where as per the rates provided in the Scale of Rates prevailing at that point of time. In respect of ground rent, there is only one rate denominated in US dollars which had been applied in the case of containers handled by M/s. Amrok Shipping Private Limited. Presently, there is no concessional rate for ground rent in the case of coastal containers.

9. With reference to the totality of information collected during the proceeding of this case, the following position emerges:

- (i). The request is for granting a relief retrospectively. There does not appear to be any justification for that.
- (ii). The argument is that the Scale of Rates (until its amendment in December 98) had a provision for concessions to coastal containers. While it is a fact that there was such a provision, there is disagreement between the Applicant and the COPT about its interpretation. In other words, strictly speaking, the dispute mainly is about 'billing', which should be settled between the parties.
- (iii). The Applicant has complained that the said provision (for concessions) was unjustifiably removed ignoring his petition. It is relevant here to recognise that the said provision was removed at the time of the general revision of rates in December 98. Three considerations weighed with the COPT then for proposing its removal:
 - (a). The Government policy was confined to giving concessions in vessel-related charges for promoting coastal traffic. There was no policy of giving concessions in cargo-related charges.
 - (b). No other major port was giving any concessions in cargo-related charges to coastal traffic.

- (c). Giving up the provision will be in the financial interest of the COPT.

As regards the complaint about ignoring the Applicant's petition, it is to be noted that it was not brought up by anyone at the time of the joint hearing set up by the Authority in the earlier case. The COPT had rejected it; and, the Association concerned also did not raise the issue. It cannot, therefore, be reasonably alleged that the petition was ignored by this Authority.

- (iv). There is a strident demand for introduction of concessions for coastal cargo. The COPT itself has also not questioned the basic logic of this demand. Interestingly, in another case relating to the Mumbai Port Trust (MBPT) also this issue has come; and, the MBPT has joined all its users to demand such concessions. But, this issue will have to be seen apart from the Applicant's petition in this case; and, it will have to be seen in a prospective light. In other words, even if it is decided to introduce such concessions as a policy initiative, it cannot be of any help to the Applicant in their case relating to the period 1998-99.

10. In the result and for the reasons as given above, and based on a collective application of mind the Authority decides as follows:

- (i) The application submitted by M/s. Amrok Shipping Private Limited to grant relief retrospectively with reference to the containers handled by them at the COPT is rejected.
- (ii) The dispute between M/s, Amrok Shipping Private Limited and the COPT about the concessions to be granted for the period before December 98 should be settled between them in accordance with the Scale of Rates of the COPT applicable during that period.
- (iii) The question of prospectively granting concessions in handling of coastal containers in Major Ports will be considered in detail by the Authority separately.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT./III/IV/Exty./143/2000]